

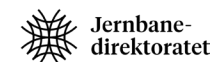
Parkeringsstrategi for Moss kommune



Statens vegvesen



BANE NOR



Jernbane-
direktoratet



Moss
kommune



Miljøløftet
Moss

Innhold

1	Bakgrunn og hensikt	3
2	Strategi	5
2.1	Mål for strategien	6
2.2	Strategier for parkering i Moss	7
3	Beskrivelse	10
3.1	Strategier som gjelder hele kommune	11
3.2	Strategier som gjelder Moss sentrum	18

1 Bakgrunn og hensikt



1 Bakgrunn og hensikt

Miljøløftet Moss har utarbeidet et forslag til parkeringsstrategi etter bestilling fra styringsgruppen for Miljøløftet Moss. Strategien for parkering skal danne grunnlaget for partenes arbeid med parkering innenfor eget ansvarsområde. Parallelt utarbeider Moss kommune et handlingsprogram for parkering.

Parkeringspolitikk er et effektivt virkemiddel for å nå overordnede mål på flere politikkområder, knyttet til arealbruk, transport, miljø og helse. Et samordnet grep i arbeidet med parkering vil forsterke arbeidet med å nå felles mål om å utvikle Moss til en attraktiv og bærekraftig region.

Parkeringsstrategien er utformet ved å balansere hensynet til å begrense biltrafikken, hensynet til å fremme handel og byliv og hensynet til å sikre befolkningens mobilitet generelt.

Arbeidet er utarbeidet av en arbeidsgruppe representert ved fra partenene i Miljøløftet Moss og en arbeidsgruppe fra gårdeierforeningen i Moss. Cowi har bistått i arbeidet.

2 Strategi



2 Strategi

2.1 Mål for strategien

Parkeringsstrategien er en beskrivelse, på overordnet nivå, av hvordan Moss kommune, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og BaneNOR ønsker å benytte parkering som virkemiddel for å bygge opp om mål for by-, areal- og transportutviklingen. Parkeringsstrategien tar utgangspunkt i vedtatte mål og føringer fra både stat, fylke og kommune.

Overordnet mål:

Parkeringspolitikken skal stimulere til:

- at veksten i persontransport skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.
- at Moss sentrum styrkes som regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt med et bredt og variert tilbud av arbeidsplasser, boliger, handel og service, kultur og opplevelser.
- at nærmiljøer blir trygge og attraktive steder for møteplasser, lek, aktivitet og rekreasjon.
- koordinert bruk og mer effektiv utnyttelse av offentlige og private parkeringsplasser.

Resultatmål:

- Felles forståelse for effekten av arbeidet og hvorfor p-politikk er viktig.
- Grunnlag for samarbeid om løsninger for parkeringsutvikling og byutvikling.
- Grunnlag for dialog om avtaler om frikjøp, sambruk, ansvarfordeling.
- Samarbeid om tilrettelegging og felles kommunikasjon av p-plasser.
- Gjøre arbeidet med detaljering og håndheving av P-politikk lettere, spesielt i kommunen.
- Enighet om felles mål på tvers av forvaltningsnivå og partier.
- Forutsigbarhet for næringslivet/utbyggere.

Mål nummer en, om at veksten i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange er hentet fra både nasjonale, regionale og kommunale vedtak. Dette er også et viktig mål for Miljøloftet Moss. Det andre målet om byutvikling er hentet fra sentrumsplanen for Moss. Det tredje målet er hentet fra kommuneplanens samfunnsdel, men er også et regionalt og nasjonalt mål. Det siste og fjerde målet definerer hva vi vil oppnå med en styrt parkeringspolitikk. Resultatmålene beskriver hva vi kan oppnå gjennom en parkeringsstrategi. Dialogen med gårdeiere i arbeidet med strategien vil gi opp et godt grunnlag for å nå disse resultatmålene



2.2 Strategier for parkering i Moss

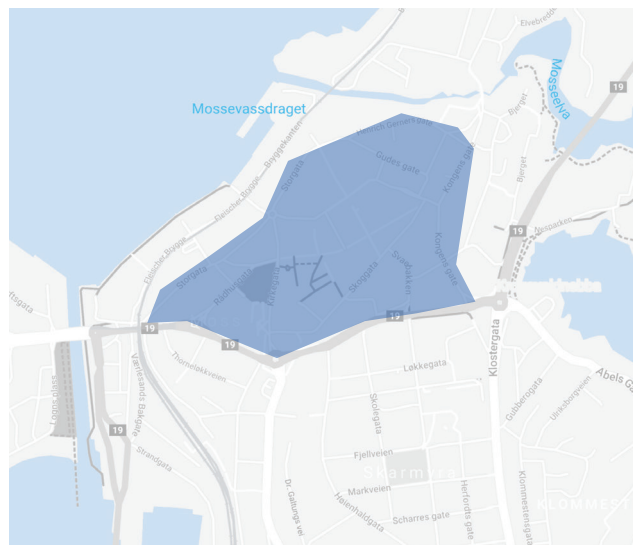
Under følger en oppstilling av strategier som konkretiserer hvordan målene i strategien kan nås. Den første delen inneholder strategier for hele kommunen, og den andre delen er strategier som gjelder spesielt for sentrum.

For hele kommunen	
Parkering og trygge nærmiljøer	• I områder rundt skoler, fritidsanlegg og friluftsområder skal parkeringsplassene samles til et anvist område og helst i god avstand til områder der barn og unge ferdes. • Det bør vurderes å anlegge bilfrie soner i et område rundt skoler, med drop off i utkanten av sonen. • I områder rundt skoler, fritidsanlegg og boliggateer bør det kun være parkering på en side av veien.
Parkering i nye områder for bolig og besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter	• For å hindre byspredning og stimulere til fortetting må det settes krav om maksimumsnormer for parkering i reguleringsplan og byggesak. • I arbeidsplassintensive næringsområder bør det stilles restriktive krav til arbeidsplassparkering for å redusere privatbilismen.
Sikre offentlige p-plasser for prioriterte grupper	• Sikre tilstrekkelig andel HC-parkering i henhold til parkeringsforskrift. • Sikre tilstrekkelige, lovlige og trafikksikre biloppstillingsplasser for bylogistikk som varelevering, avfallshåndtering og mobile tjenesteytere (håndverkere, hjemmehjelpere osv.)
Parkeringsplasser for ansatte	• For å påvirke reisemåte og lokalmiljø bør parkeringsplasser for ansatte avgiftsbelegges. • I områder med god kollektivdekning bør avstanden til parkeringsplassen fra arbeidsplassen være minst like lang som avstanden til nærmeste kollektivholdeplass. • Det bør tilrettelegges for at arbeidsreiser tas med sykkel, gange og kollektiv. • Organisasjonene i Miljøløftet Moss går foran med reduksjon av reserverte parkeringsplasser til de ansatte. • Dialog med næringsliv og offentlige virksomheter om å redusere reserverte p-plasser for ansatte.

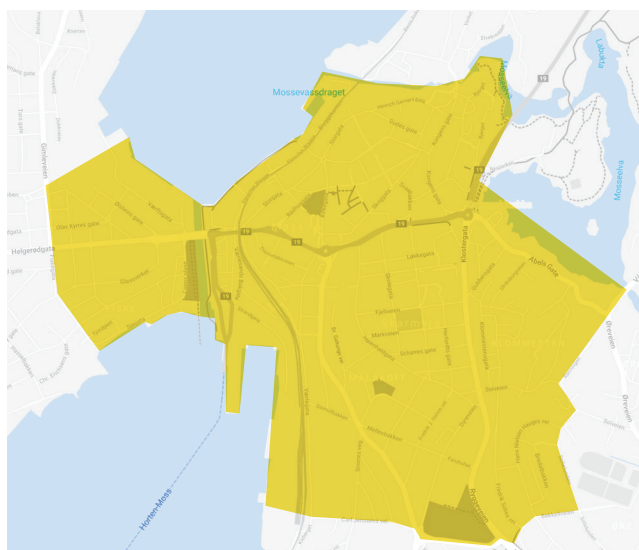
For hele kommunen	
Parkering ved kollektivknutepunkter og holdeplasser	• Parkeringstilbudet ved Moss stasjon skal utvikles med utgangspunkt i at flest mulig av de reisende skal gå, sykle og reise kollektivt til stasjonen. • Parkeringstilbudet ved Rygge og Kambo stasjoner og større pendlerparkeringsplasser skal tilrettelegge for parkering for reisende. • Mobiltetshuber som tilbyr utleie av sparkesykler, bysykler, bybil mm kan etableres ved prioriterte holdeplasser.
Sykkelparkering	• I tilknytning til målpunkt/kollektivknutepunkt skal det være tilgjengelig trygg sykkelparkering. • Parkeringskrav for sykkel fastsettes som bestemmelser i reguleringsplaner.
Reduserte klimagassutslipp fra biltrafikk	• Sikre at p-politikken legger til rette for at det er attraktivt å velge fossilfrie kjøretøy, uten at det fremmer økt bilbruk. Halv takst for parkering med el-bil i sentrum og begrensinger på parkeringstid.
Bildeling for å reduserer bilbruken og antallet biler	• Tiltak som stimulerer til bildeling, som kan bidra til at folk ikke trenger å eie egen bil / bil nr. 2, skal vurderes.
Sentrum	
Korttidsparkering i sentrum	• På gateplan i sentrum skal pris- og tidsregulering benyttes for å sikre gjennomtrekk og tilgjengelighet på korttidsparkeringer.
Langtidsparkering	• Langtidsparkering skal henvises til parkering utenfor sentrumsgatene (randsoneparkering) eller parkeringshus.
Boligsoneparkering	• Boligsoneparkering og beboerparkering i sentrumsnære områder og i bydeler skal vurderes. Boligsoneparkering skal ikke gi økt bilandel.
Sambruk	• I sentrumskjernen skal byutviklingsformål prioriteres framfor flateparkering. • I forbindelse med nye utbygginger i sentrum skal det legges til rette for effektiv bruk av parkeringsplassene og sambruk mellom offentlige og private plasser.
Gateparkering	• Gateparkering bør fjernes der det kommer i konflikt med bussens framkommelighet og sikkerhet i sykkelfelt.
P-informasjon og samarbeid	• Tilrettelegge for et brukervennlig, lettfattelig og oversiktlig parkeringstilbud som gjør det lett å finne parkeringsplass. • Parkeringsplasser i ytterkant av bysentrum/randsonen til sentrum bør tilrettelegges bedre, god skilting ned til sentrum. • Samarbeide om informasjon og bruk mellom offentlig og private. Ta i bruk framtidsrettede teknologiske løsninger i samarbeid mellom private og offentlige aktører. • Det etableres noen parkeringsplasser for korte opphold.



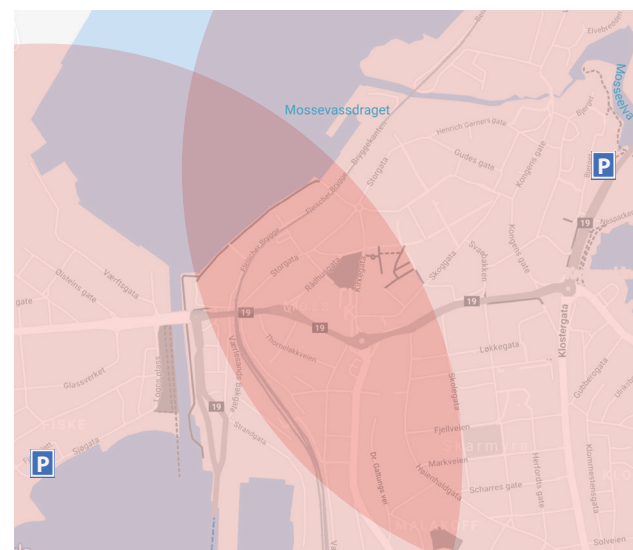
Figur 1: Indre sentrum prioritert for gange, sykkel og varelevering.



Figur 2: Sentrumsområdet som tilrettelegges for byliv.



Figur 3: Sone med prioritert parkering for beboere i framtidig situasjon.



Figur 4: Store parkeringsplasser i utkanten av sentrum markert med rød sirkel, Fiske (125 plasser), Myra (243 plasser). Kartet under viser sirkler med radius på 1 km med origo i disse parkeringsplassene.

3 Beskrivelse



3 Strategier som gjelder hele kommunen

Under følger en beskrivelse av strategiene.

1. Parkering og trygge nærmiljøer

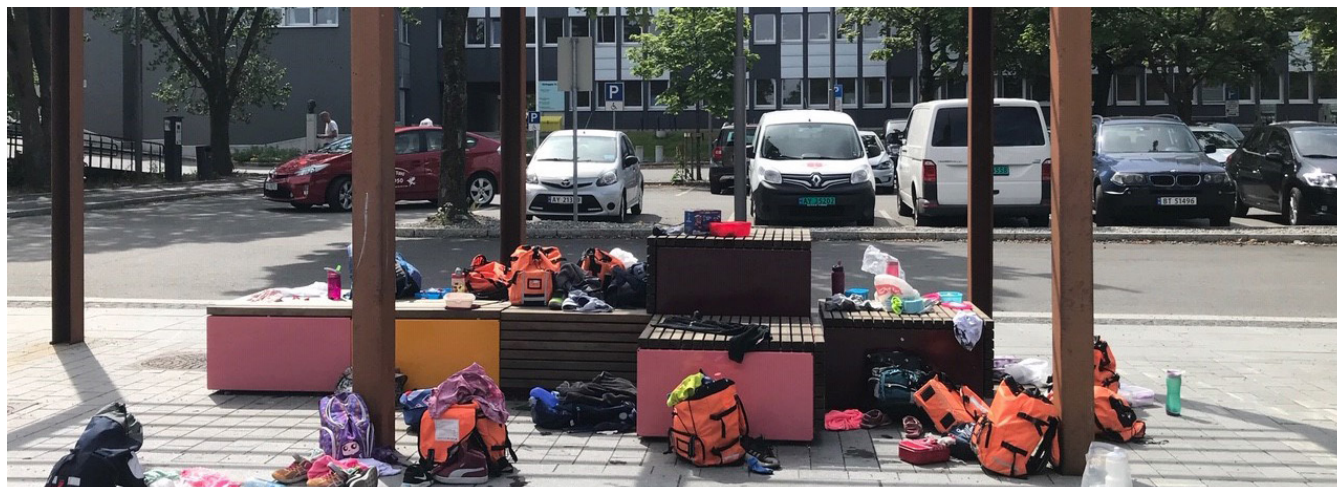
Parkeringsstrategien skal bidra til at biltrafikk i nærmiljøer ikke er til hinder for trygge og attraktive steder for møteplasser, lek, aktivitet og rekreasjon. Dette målet er bla. en oppfølging av mål i Moss kommuneplanen for Moss kommune 2030 og Trafikksikkerhetsplanen til Moss og Rygge kommune 2019-2023.

I områder med mange parkeringsplasser, og parkering på begge sider av veien kan det fort oppstå uoversiktlige og trafikksikre situasjoner. Lokalisering av parkeringsplasser er et viktig virkemiddel for å øke trafikksikkerheten og redusere trafikken i et område. Det bør derfor arbeides for at parkeringsplassene samles til et anvist område og helst i god avstand til der barn og unge ferdes. Rundt skoler, fritidsanlegg og boligkvarterer bør det kun være parkering på en

side av veien. Det er spesielt viktig å stille krav ved planlegging av nye anlegg, men det er også mulig å tilrettelegge bedre der det er offentlige veier og parkeringsanlegg i dag.

- I områder rundt skoler, fritidsanlegg og friluftsområder skal parkeringsplassene samles til et anvist område og helst i god avstand til områder der barn og unge ferdes.
- Det bør vurderes å anlegge bilfrie soner i et område rundt skoler, med drop off i utkanten av sonen.
- I områder rundt skoler, fritidsanlegg og boligkvarterer bør det kun være parkering på en side av veien.





2. Parkering i nye områder for bolig og besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter

I kommuneplanen for Moss 2030 er det et mål å redusere transportbehovet gjennom sentralisering av boliger og arbeidsplasser, slik at det kan tilrettelegges for at veksten i persontransporten tas gjennom gange, sykkel og kollektiv. For å imøtekomme disse målene kan restriktive normer for parkering, bidra til at veksten i arbeidsplasser, handelsområder og boligutvikling legges til sentrum med et godt kollektivtilbud og korte avstander fra bolig, arbeidsplasser og tjenestetilbud. Det er spesielt viktig å være restriktiv overfor arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter som bla. sykehus, større kontorarbeidsplasser og handelsområder.

Moss kommune har som arealmyndighet mulighet til å styre etablering og bruk av nye parkeringsplasser i framtiden, både private og offentlige. Kommuneplanens arealdel for Moss

kommune (2020 - 2030) har ikke konkrete bestemmelser om parkering, men viser til dette arbeidet med parkeringspolitikk og føringer. De kommende parkeringsnormene legges inn i kommuneplanens bestemmelser.

Utarbeiding av generelle bestemmelser/normer for ulike parkeringsformål for hele kommunen vil gjøre det mer forutsigbart for forslagstillere og være til hjelp for administrasjon og politikere i dialogen med utbyggere. Parkeringsnormene differensieres i forhold til befolkningstetthet.

- For å hindre byspredning og stimulere til fortetting må det settes krav om maksimumsnormer for parkering i reguleringsplan og byggesak.
- I områder der det skal bygges arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter bør det stilles restriktive krav til parkering for å redusere privatbilismen.



3. Sikre offentlige parkeringsplasser for prioriterte grupper

Tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne skal være en naturlig prioritet der det tilbys parkering. Kravene om tilrettelegging for parkering reservert for flytningshemmede, fremgår av parkeringsforskriften kap. 10., krav i teknisk forskrift kap.8 og kommuneplanens bestemmelser pkt. 12. Dialog med brukergrupper er her nødvendig for å tilrettelegge for løsninger som er tilpasset brukerne.

Bylogistikk må sees i sammenheng med andre trafikantgrupper og bruk av byrom. Varelevering er viktig for næringsdrivende i en by, men kan føre til utrygge situasjoner for myke trafikanter i sentrumskjernen. Fastsatte føringer for varelevering, i form av avsatte plasser og/eller tidsbegrensninger,

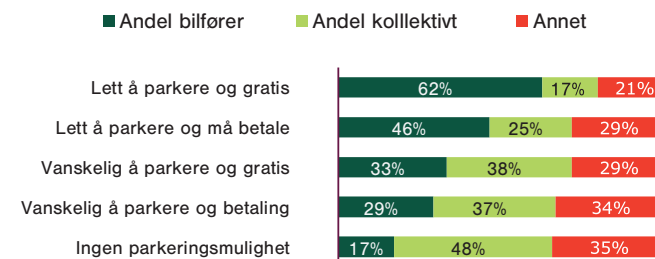
er nødvendig i et byområde. Arbeidet med bærekraftig bylogistikk vil kreve samarbeid og koordinering på tvers av virksomheter og sektorer internt i kommunen.

- Sikre tilstrekkelig andel HC-parkering i henhold til parkeringsforskrift
- Sikre tilstrekkelige, lovlige og trafiksikre biloppstillingsplasser for bylogistikk som varelevering, avfallshåndtering og mobile tjenesteytere (håndverkere, hjemmehjelpere osv.)

Skilt fra gågate i Moss. Tidsbegrensning for varelevering i Moss sentrum er mellom kl 06-10.



I Moss har de de fleste tilgang på parkering ved arbeidsplassen og det er kun 10% som må betale.



Effekt av parkeringssituasjon.

Tall hentet fra nasjonal RVU 2013/2014 (TØI, 2014).

4. Parkeringsplasser for ansatte

Parkeringsstrategien har som mål å stimulere til at veksten i persontransport tas med sykkel, gange og kollektiv. Dette er viktig for å få ned klimagassutslippene, samt redusere trafikken og kødannelsen gjennom byen.

Undersøkelser viser at økte parkeringsavgifter og redusert tilgjengelighet til parkeringsplass, spesielt ved arbeidsplassen, er viktig for å få flere til å sette igjen bilen. Bilandelen på arbeidsreiser er nesten halvert når det er vanskelig å parkere sammenlignet med tilfeller hvor det er lett å parkere. Bilbruken blir ytterligere redusert hvis det ikke er mulig å parkere ved arbeidsstedet i det hele tatt. Ved å legge inn litt gangavstand mellom parkering og start- eller endepunktet for en reise, blir andre transportformer mer konkurransedyktige, siden det påvirker den relativ reisetid med ulike transportmidler.

Dette viser at det er viktig at med restriktiv parkeringspolitikk både i form av avgift og færre tilgjengelige plasser, for å få flere til å reise med kollektiv, sykkel og gange til og fra jobb

En streng parkeringspolitikk for ansatte krever imidlertid at det tilrettelegges for et attraktivt sykkel-, gange og kollektivtilbud. For å få en endring kan offentlige virksomheter gå foran med reduksjon av reserverte parkeringsplasser til de ansatte.

Det bør jobbes videre med å bistå næringslivet med gulrøtter for ansatte som velger å sykle. Dette kan bla. gjennomføres gjennom prosjekter som hjemjobbhjem, sykle til jobben- aksjon, leasing av el-sykler for ansatte, og krav om mobilitetsplan for større utbyggingsområder.

- For å påvirke reisemåte og lokalmiljø bør parkeringsplasser for ansatte avgiftsbelegges.
- I områder med god kollektivdekning bør avstanden til parkeringsplassen fra arbeidsplassen være minst like lang som avstanden til nærmeste kollektivholdeplass.
- Det bør tilrettelegges for at arbeidsreiser tas med sykkel, gange og kollektiv.
- Organisasjonene i Miljøløftet Moss går foran med reduksjon av reserverte parkeringsplasser til de ansatte.
- Dialog med næringsliv og offentlige virksomheter om å redusere reserverte p-plasser for ansatte.



5. Parkering ved kollektivknutepunkter og - holdeplasser

Formålet med innfartsparkering er å legge til rette for dem som av ulike grunner må benytte bil som mate- eller tilbringertransporten til en stasjon eller holdeplass. Dette skal gjøre det mer attraktivt å benytte kollektivtransport (bane, buss) for den videre reisen mot målet. I tillegg bidrar innfartsparkering til at kollektivtrafikken blir tilgjengelig for flere ved å gjøre det enklere å kombinere en kollektivreise med andre ærend som for eksempel å handle eller hente barn i barnehage.

Moss kommune har jernbanestasjoner i Halmstad, Moss og på Kambo. De tre stasjonene har veldig ulik beliggenhet og situasjon. Moss stasjon er en bystasjon med høy befolkningstetthet i byområdet rundt. Stasjonen har i overkant av 3000 av- og påstigende pr dag (2018). I planlegging av

nye Moss stasjon skal det utvikles en løsning for innfartsparkeringen. Det vil være viktig å tilrettelegge så det blir enkelt å reise kollektivt, sykle og gå til den nye stasjonen fremfor å kjøre egen bil. Parkeringstilbudet ved Moss stasjon tilrettelegges gjennom stasjonsutvikling og/ eller knutepunktutvikling rundt stasjonen.

Stasjonene Kambo og Halmstad har begge rundt 400-600 påstigninger pr dag. Disse stasjonene dekker et større omland.

Bane NORs virkemidler for parkering ved stasjonene er riktig dimensjonering, regulering og prising for å treffe målgruppen for innfartsparkering. Det innebærer høyere prisnivå og å begrense kapasiteten ved Moss stasjon, mens Rygge og Kambo stasjoner har lavere prisnivå og større kapasitet. Samtidig utvikles Moss stasjon med god kapasitet og trygge løsninger for sykkelparkering, samt gode forhold for gående.

Ved Mosseporten arbeider Statens vegvesen med planer for etablering av en E6 Park & Ride som skal tilby parkeringsplasser for pendlere/reisende fra et større omland rundt Moss. Disse kan parkere og ta bussen videre sørover eller nordover på E6. Hensikten er å tilrettelegge for at flere kan velge kollektiv. Parkeringsplassen på Myra fungerer også som pendlerparkeringsplass for både flybuss og ekspressbuss.

- Parkeringstilbudet ved Moss stasjon skal utvikles med utgangspunkt i at flest mulig av de reisende skal gå, sykle og reise kollektivt til stasjonen.
- Parkeringstilbudet ved Rygge og Kambo stasjoner og andre større pendlerparkeringsplasser skal tilrettelegge for parkering for reisende.
- Mobiltetshuber som tilbyr utleie av sparkesykler, bysykler, bybil mm kan etableres ved prioriterte holdeplasser.

6. Sykkelparkering

For å nå målet om at veksten i persontrafikk skal tas med sykkel, gange og kollektiv er det avgjørende at det etableres trygge og attraktive parkeringsplasser for sykkel nært bestemmelsesstedet. Dersom behovet for en trygg og pålitelig sykkelparkering ikke er dekket i begge ender av sykkelturen, vil terskelen for å bytte ut bilen med sykkel bli høyere. Alle sykkelturen starter og slutter med en parkert sykkel.

Sykkelparkering er spesielt viktig ved arbeidsplasser, stasjonsområder og besøks- og tjenesterelaterte virksomheter. Her må både private og offentlige aktører sørge for god dekning av sykkelparkering. Som arealmyndighet har Moss kommune mulighet til å stille krav om sykkelparkering

i utformingen av nye regulerings- og byggeplaner, samt i kommuneplan. Det stilles stadig høyere krav til sykkelparkering fra brukerne, og det må derfor etterstrebes å anlegge trygge sykkelparkeringsanlegg med mulighet for å låse både bøyler og minimum ett hjul. Sykkelparkering under tak bør også vurderes i alle tilfeller der dette er praktisk mulig. Sykkelparkeringen bør plasseres så nært målpunktet som mulig og gjerne i forbindelse med inngangsparti der dette er naturlig.

- I tilknytning til målpunkt/ kollektivknutepunkt skal det være tilgjengelig trygg sykkelparkering.
- Parkeringskrav for sykkel fastsettes som bestemmelser i reguleringsplaner.



Sykkelparkering i sentrum. Foto: Cecile Kildahl



Skoggata i Moss. Foto: Cecile Kildahl

7. Reduserte klimagassutslipp fra biltrafikk

Det er et mål å redusere klimagassutslipp fra transport. Dette kan nås ved å prioritere de fossilfrie bilene, og vi ser at gode ordninger for el-bil, i tillegg til miljøeffekten, fører til at flere velger el-bil.

Bruken av el-bil er likevel ikke uproblematisk. Samtidig som klimagassutslippene skal ned er det og ett mål at veksten i den generelle personbiltrafikk ikke skal øke. Også el-biler tar plass, og gir økt press på veiene. De bidrar til trafikk og støy i by- og boligområder. Bilen tar plass på bekostning av grøntarealer, lekeplasser, sykkelinfrastruktur, og framkommelighet for buss.

Kartleggingen vi har foretatt i Moss sentrum viser at en stor andel el-biler i dag står gratis hele dager på de mest attraktive plassene i sentrum. Undersøkelsen indikerer også at

mange pendlere velger å parkere i sentrum. Dette gir fulle parkeringsplasser i sentrum og reduserer parkeringstilbudet for besøkende for kortere opphold. En løsning er å henvise el-biler til parkeringsplasser i ytterkanten av bysentrum og/eller til p-hus som er mindre attraktive for korttidsparkering. Det bør vurderes halv pris for el -biler, på de mest sentrale plassene i sentrum

- Sikre at parkeringspolitikken legger til rette for at det er attraktivt å velge fossilfrie kjøretøy, uten at det fremmer økt bilbruk.
- Halv takst for parkering med el-bil i sentrum og begrensinger på parkeringstid.

8. Bildeling for å redusere bilbruken og antallet biler.

Utslipptet fra lette kjøretøy utgjør i dag 18% av klimagassutslippet i kommunen. Et viktig virkemiddel for å få ned klimagassutslippet er å redusere antallet biler og kjørelengde, i tillegg til å få flere fossilfrie biler. Å bidra til å kutte i antall kjørende og parkerte biler gjennom bildeling gir rom for grønnere og tryggere byutvikling.

Bidlingsordninger er også et godt tilbud for innbyggere som ønsker mulighet for å velge bil til ulike anledninger og samtidig spare både tid og penger og miljø.

Bideling er i denne sammenheng er firma/ virksomheter som tilbyr ulike ordninger for bruk av bidelingsbiler. Felles for bideling er at en og samme bil deles av flere brukere. Dette gjør at bilens ledige kapasitet blir utnyttet og det kan bli færre biler på veiene.

For å tilrettelegge for bideling kan det offentlige bla. tildele parkeringsplasser dedikert til delingsbiler, for eksempel bidelingsbiler kan få oppstillingsplass på offentlig gategrunn og tillatelse til å parkere i områder der det er innført beboerparkering. En tilrettelegging fra det offentlige kan bidra til en raskere utvikling av ordningen som er i en utviklingsfase.

- Parkeringstiltak som stimulerer til bildeling, som kan bidra til at folk ikke trenger å eie egen bil / bil nr. 2, skal vurderes.

4 Strategier for sentrum i Moss

Det er et mål at parkeringsstrategiene skal bidra til å utvikle Moss sentrum til et attraktivt og pulserende møtested for Mossregionen. Dette krever en god tilgang og oversikt over parkeringsplasser tilgjengelige for handlende og besøkende og pendlere.

For å styre utviklingen og tilbudet av parkeringsplasser er sentrumsområdet delt inn i soner. I de ulike sonene er det gitt føringer for parkering. Det grønne området viser indre sentrum. I dette området er det ønskelig å tilrettelegge for et attraktivt og levende byliv. Her skal det tilrettelegges for handel, rekreasjon, kultur og aktivitet, mest mulig bilfritt. Det blå området er sentrumsområdet. I dette området bør de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene være forbeholdt besøkende og handlende. I det orange området bør det vurderes beboerparkering eller boligsoneparkering. Hensikten er å utvikle trygge og attraktive boligområder med gode parkeringsløsninger for beboerne.

Under er de ulike sonene beskrevet med forslag til strategier for de ulike sonene.

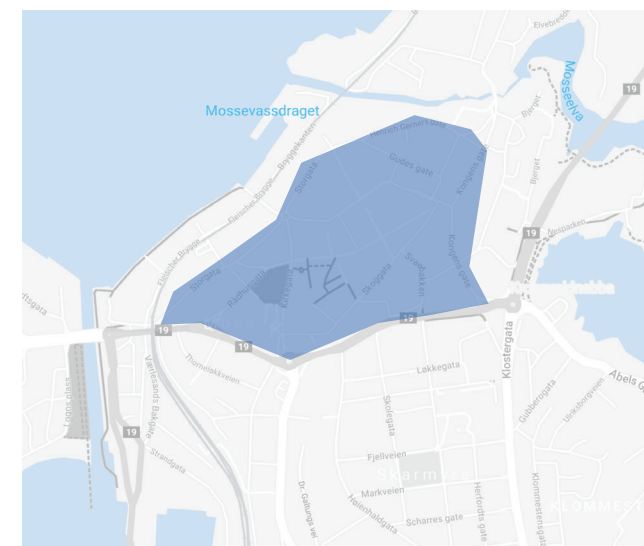
1. Korttidsparkering i sentrum

Kartleggingen viser at en stor del av de mest sentrale plassene i sentrumsområdet blir bruk til langtidsparkering eller pendlerparkering. Mange av de sentrale plassene er opptatt av el-biler som står gratis hele dagen. Denne situasjonen fører til mindre gjennomstrømning og gjør det vanskeligere å finne parkeringsplasser for de besøkende og handlende. For å tilgodese besøkende og handlende innføres korttidsparkering eller progressive takster i sentrumsområdet.

- På gateplan skal pris- og tidsregulering benyttes for å sikre rullering og tilgjengelighet på korttidsparkeringer.



Figur 1: Indre sentrum prioritert for gange, sykkel og varelevering.



Figur 2: Sentrumsområdet som tilrettelegges for byliv.

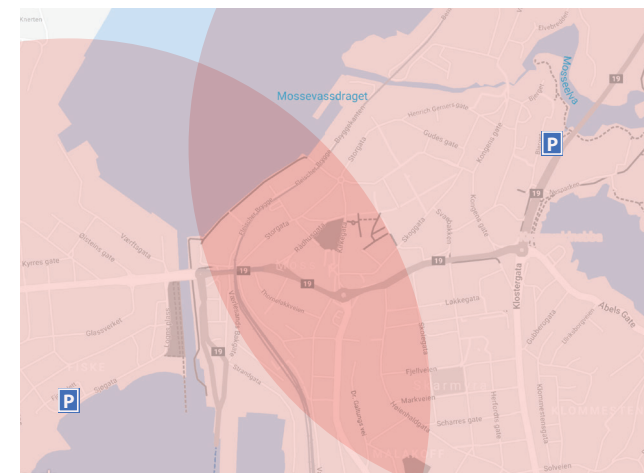
1. Langtidsparkering (Randsoneparkering og parkeringshus)

Parkeringsstrategien skal bidra til at Moss sentrum styrkes som knutepunkt med et variert tilbud av arbeidsplasser, handel, rekreasjon og kultur. Det bør derfor kunne tilbys et attraktivt tilbud for de som skal parkere over lengre tid.

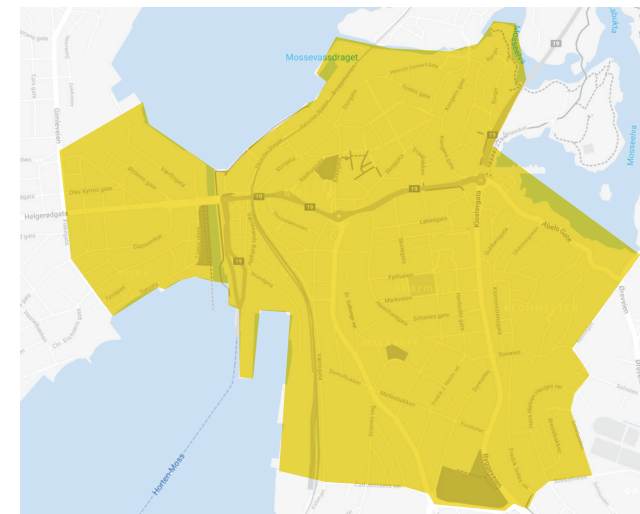
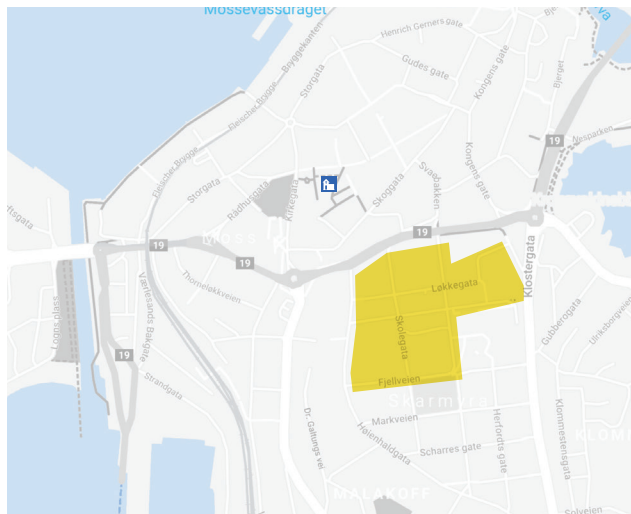
Kartleggingen viser at det god plass på langtidsparkeringsplassene i Moss sentrum. Parkeringsplassene på Myra og Fiske ligger relativt sentralt og i ytterkanten av byområder. Det er en fordel at Myra ligger langs hovedvegnettet, slik at brukerne av disse plassene ikke trenger å kjøre inn i sentrum. Sentrumsgatene får da mindre dominert av biltrafikk. På disse plassene er det lett og parkering og lett og finne ledig plass.

For å øke bruken av disse plassene bør parkeringsavgiften her være relativt lav. Det vil da være viktig å tilrettelegge for gode tilgjengelighet med trygge og attraktive gangveier til viktige målpunkt i sentrum. Skilting og informasjon om hvor plassene er lokalisert vil være viktig for økt bruk. Parkeringshus som blir lite benyttet av handlende og besøkende bør benyttes til langsparking, slik at de mest attraktive og tilgjengelige parkeringsplassene tilgodeses handlende og besøkende for korte opphold.

- Langtidsparkering skal henvises til parkering utenfor sentrumsgatene (randsoneparkering) eller parkeringshus.



Store parkeringsplasser i utkanten av sentrum markert med blå P. Kartet viser sirkler med radius på 1 km med origo i disse parkeringsplassene.



2. Boligsoneparkering

Boligsoneparkering er et viktig virkemiddel for å tilrettelegge for trygge og attraktive boligområder. Boligsoneparkering er en ordning hvor bosatte i et område gis rett til å parkere på offentlig gategrunn mot betaling av et gebyr.

Boliggater blir ofte brukt til arbeidsplassparkering eller pendlerparkering. I disse områdene er det ofte god tilgang på parkeringsplasser der bilen kan stå hele dagen, uten betaling. Dette fører til mye trafikk i boligområde og kan føre til utrygge forhold for myke trafikanter. For å hindre fremmedparkering kan det innføres boligsoneparkering.

Avhengig av prisen for beboerparkering, vil det også kunne stimulere til lavere bilhold blant bosatte. Ikke minst ansees dette som et effektivt virkemiddel for å redusere

Sone med beboerparkering i dagens situasjon.

«fremmedtrafikk» i området – særlig blant innpendlere.

I parkeringsstrategien er det foreslått et område der kommunen kan vurdere å utarbeide boligsoneparkering og beboerparkering. Det vil da være naturlig å dele inn den definerte sonen i ulike delområder, fordi parkeringsutfordringene og behovet til beboerne vil variere. Innføring av boligsoneparkering krever en kartlegging av parkeringssituasjonen i det definert boligområde.

I dette arbeidet må en vurdere utforming av ordningen, håndtering av næringslivets behov, besøksparkering, kriterier for inndeling i soner og fastsetting av gebyr. For at ordningen skal fungere er håndheving viktig. En god dialog med beboerne er viktig for å få aksept/lokal tilslutning for ordningen.

Sone som vurderes for prioritert parkering for beboere i framtidig situasjon.

- Boligsoneparkering og beboerparkering i sentrumsnære områder og i bydeler skal vurderes. Boligsoneparkering skal ikke gi økt bilandel.



3. Sambruk

Sambruk er et viktig virkemiddel for å sikre bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser. Virkemidler for sambruk krever et tett samarbeid mellom private og offentlige eiere av parkeringsanlegg. I Moss sentrum er en stor del av parkeringsplassene eid av private. Det er derfor viktig å få til et godt samarbeid om bruken slik at parkeringsplassene kan benyttes til flere formål og større deler av dagen.

En bedre sambruk mellom parter og formål for parkering kan bidra til å;

- redusere bilbruk
- redusere utbyggingskostnader
- redusere antall parkeringsplasser og samtidig bidra til bedre utnyttelse av plassene.
- fremme annen arealbruk ved redusert behov for avkjørsler til en rekke små anlegg og flere bilfrie gater. (kilde: Civitas 2020)

I forbindelse med nye utbygginger i sentrum bør det legges til rette for effektiv bruk av parkeringsplassene og sambruk mellom offentlige og private plasser. Det er ulike former for sambruksløsninger som kan vurderes. Kommunen kan fremme en slik praksis gjennom bestemmelser eller retningslinjer.

- I sentrumskjernen skal byutviklingsformål prioriteres framfor flateparkering.
- I forbindelse med nye utbygginger i sentrum skal det legges til rette for effektiv bruk av parkeringsplassene og sambruk mellom offentlige og private plasser.

4. Gateparkering

For å nå målet om at veksten i persontrafikk skal tas med sykkel, gang og kollektiv må de myke trafikantene oppleve tilbudet som attraktivt, trygt og effektivt. Dette krever det en bedre tilrettelegging og prioritering av myke trafikanter. Gateparkering kan også forsinke kollektivtrafikken. Inn og utkjøring, feilparkerte biler og utfordrende siktforhold kan føre til forsinkelser.

Det skilles på gateparkering i sentrumsnære strøk og boligområder. For sentrumsnære strøk bør gateparkering fjernes hvis veien er en prioritert sykkelstrekning og/eller kollektivgate. Sentrumsnære områder har et mer komplisert trafikkbilde enn boligstrøk og det bør derfor differensieres mellom disse. Gateparkering i boligstrøk bør vurderes fjernet hvis tiltaket gir stor gevinst, spesielt med tanke på trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter og buss.

- Gateparkering bør fjernes der det kommer i konflikt med bussens framkommelighet og sikkerhet i sykkelfelt.

5. P-informasjon og samarbeid

For å Moss sentrum skal tiltrekke seg besøkende fra et bredt omland må Moss kunne tilby et godt parkeringstilbud. Kartleggingen av parkeringsplasser i sentrum viser at det et tilstrekkelig parkeringstilbud i Moss. Det er imidlertid en utfordring at folk oppfatter parkeringssituasjonen som uoversiktlig og vanskelig.

Bedre informasjon om parkeringstilbudet kan bidra til at flere får kjennskap til parkeringstilbudet. En bedre oversikt over parkeringstilbudet når det gjelder kort – og langtidsparkering, avgifter og lokalisering kan gjøre det mer attraktivt å besøke Moss. God informasjon om parkeringstilbudet kan også bidra til mindre letekjøring og en bedre styring av trafikken i sentrumsgatene.

Veien fra parkeringsplassen og til

sentrumsområdet må tilrettelegges, slik at det oppfattes som attraktivt å parkere i ytterkanten av bykjernen for så å gå ned til sentrum.

Det foreslås at det etableres noen «skal bare plasser» for korte opphold som gjør det mulig for levering og henting og korte ærender i byen. Dette kan stimulere til økt bruk av byenes tjenester og handelstilbud.

Det er viktig at informasjonen om parkeringstilbudet er lett tilgjengelig i det bilene kjører inn i Moss. Et samarbeid mellom private og offentlige eiere/drifter av parkeringsplasser om felles informasjon- og kommunikasjon av parkeringstilbudet kan gi kundene en bedre oversikt over parkeringstilbudet. Flere byer har begynt å digitale visningssystemer for parkering. Et godt samarbeid mellom private og offentlige aktører kan bidra til fremtidsrettede og relevante løsninger for parkering og byutviklingen.



- Tilrettelegge for et brukervennlig, lettfattelig og oversiktlig parkeringstilbud som gjør det lett å finne parkeringsplass.
- Parkeringsplasser i ytterkant av bysentrum/ randsonen av sentrum bør tilrettelegges bedre, god skilting ned til sentrum.
- Samarbeide om informasjon og bruk mellom offentlig og private. Ta i bruk framtidsrettede teknologiske løsninger i samarbeid mellom private og offentlige aktører.
- Det etableres noen parkeringsplasser for korte opphold.

